

---

# Chipmunk T.Mk. 21 OY-DHJ

---



Information om flyvning med Strut Nordjyllands Chipmunk

## Indholdsfortegnelse

Chipmunk	2
Flyets historie	2
Genopbygning	2
Krav til piloten	3
Reservation af flyveren	3
Operationelt	3
Tilvænningsflyvning	3
Flyvning på Aalborg	4
Efter Flyvningen	5

---

# Chipmunk

---

## Flyets historie

Vores Chipmunk blev bygget af "The de Havilland Aircraft Company" på deres fabrik i Broughton ved Chester i Storbritannien. OY-DHJ er den civile version (T.Mk. 21) af RAF's T.Mk.10. Eneste forskel på den militære og civile version er, at T.Mk.21 har en elektrisk starter og 12 gallons fueltanke, hvor T.Mk.10 har 9 gallons fueltanke og bruger en krudtladning til at starte motoren.

OY-DHJ (DHC-1 Chipmunk Mk. 21) blev bygget i 1951 og leveret til Ministry of Civil Aviation den 9. april 1952 med serienummer C1-0470 og med registrering G-AMMA.



G-AMMA blev solgt til Danmark i 1967, hvor den blev fløjet af en gruppe på Sjælland frem til 26.04.87, hvor den, efter et motorstop, lige efter start, havarerede ved Frederikssund. Vraget kom efterfølgende til Dansk Veteranflysamling i Stauning.

## Genopbygning

Strut Nordjylland tilbød i 1994 at genopbygge OY-DHJ til luftdygtig stand. Den gennemgribende genopbygning var færdig i 2009, hvor OY-DHJ igen kom på vingerne.

Flyet er i dag ejet af Danmarks Flymuseum i Stauning, men Strut Nordjylland har efter restaureringen en kontrakt om brugsretten til flyet under bestemte betingelser. Det betyder i praksis at vi står for vedligeholdelse af flyet, og selv betaler evt reparationer og modifikationer som måtte være krævet/ønsket. Når/hvis vi ikke længere kan opfylde kontraktens krav, leveres flyet tilbage til Danmarks Flymuseum.

Det er således vores eget ansvar at passe godt på vores Chipmunk, så vi kan have glæde af den, forhåbentlig mange år fremover. Det er en ældre "dame", og det er svært, og kan være meget dyrt, at få reservedele, så tænk på det når du opererer den.

## Krav til piloten

For at flyve Chipmunk skal du som minimum have et gyldigt PPL-certifikat med halehjuls-endorsement og naturligvis en gyldig Medical.

## Reservation af flyveren

Når du ønsker at booke flyveren anvender du bookingsiden på vores hjemmeside [www.strutnordjylland.dk](http://www.strutnordjylland.dk). Her reserverer du den til det ønskede tidspunkt, husk at angive dit mobil nr. under personlige indstillinger, så andre evt kan få fat i dig. Normalt kan man kun reservere den for kortere ture. Ønsker du at flyve en længere tur skal det godkendes af en fra bestyrelsen.

## Operationelt

Før du flyver en tur skal du sikre at der er nok olie og benzin på flyveren. Der må kun bruges det af Strut Nordjylland godkendte 100 single grade olie (AeroShell 100 Aviation Oil). Flyet må tankes med 100LL eller MOGAS (pt kun Shell V-Power eller Cirkel K Miles Plus).

## Tilvænningsflyvning

Før du bliver sluppet løs på egen hånd skal du flyve med en af bestyrelsen udpeget pilot. For at du kan være bedst forberedt på denne tur er her nogle informationer om forløbet.

Inden du skal flyve den første tur forventer vi, at du har læst, og er bekendt med indholdet i, "*Pilots' Manual for the de Havilland Chipmunk Aircraft*". Har du spørgsmål om bogen, så spørg endelig. Desuden er det en god ide, at have forståelse for checklisten indhold.

Før vi flyver turen vil vi gerne se dit certifikat, din medical samt din logbog.

Før flyvningen briefer vi om hvad vi skal lave og hvor vi flyver hen.

Når vi flyver, er det dig der er fartøjschefen. Du tager alle beslutninger og styrer al kommunikation med Flyveledelsen, lige som det er dig, der er ansvarlig for flyveplan m.m. Vi vil naturligvis hjælpe og støtte, efter behov. Altså du skal bare flyve som om du var alene.

Der er dog et par ting som du bør gøre anderledes på den første tur med os.

- Læs højt af checklisten, så vi i bagsædet kan følge med i, hvad du laver og, hvor langt vi er kommet.
- Fortæl hvad du har tænkt dig at gøre, før du gør det. Fx "*Laver et Steep Turn til højre*"
- Det er ikke et Check Ride! Så er der noget du er usikker på så spørg! Vi er der for at hjælpe.
- Vil du gerne repetere en manøvre eller landinger, så sig til. Så gør vi bare det. Formålet er at du bliver fortrolig og tryk ved flyveren.

Emner der skal gennemføres på Tilvænningsflyvningen.

1. Pre-flight inspection
2. Before Start Checklist
3. After Start Checklist
4. Taxi Checklist

Det er nemt at Taxi med en Chipmunk. Du har en hånd på bremsen, en hånd på Throttle og en hånd på pinden. Det lyder lidt besværligt, men du lærer det lyn hurtigt.

Ved motoromdrejninger på omkring 900-1000 RPM vil du opleve, at canopy går i resonans. Det kan derfor være en fordel at taxi med 1100 RPM og så bremsehåndtaget trukket tilbage et par hakker. Man kan også taxi med lavere omdrejninger, men så er der større chance for tilsodning af tændrør.

#### 5. Before Take Off Checklist

Hvis du ved motorcheck ved 1800 RPM oplever at der er et for stort RPM fald på den ene eller begge magneter, skyldes det oftest tilsodning af tændrør. Øg så til 2000 RPM, LEAN mixture til omdrejningerne falder ganske lidt, hold denne powersetting i ca 20-25 sekunder. Lav så igen magnetcheck ved 1800 RPM og mixture RICH, så skulle problemet være løst.

#### 6. Take OFF

Ved Take Off, husk motoren drejer venstre om, så der skal støttes med venstre ben. Løft halen, så får du bedre styring af flyet. Ved start på asfalt bruges normalt ikke flaps (på græsbaner bruges flaps 15) Flyet flyver ved ca 50 KTS. Bedste stighastighed er 70 KTS

7. Koordineret drej 180 grader (30 graders bank).

8. Steep Turns 360 grader (60 graders bank).

9. Slow Flight (50 KTS)

10. Stall (Uden flaps 47 KTS og med flaps 43 KTS)

11. Hjullanding på asfalt (Flaps 15 - minimum 5 stk.)

12. Trepunktslanding på græs (Flaps 30 - minimum 2 stk.)

Der er enkelte punkter, hvor vi ikke helt følger den originale checkliste.

1. Vi flyver altid med karburatorforvarmen i HOT. Dette for at forhindre karburatoris, idet Gipsy Major er meget følsom på dette punkt.
2. Fuel selector skal ALTID stå i ON. Hvis du glemmer den i OFF når du lige nøjagtig at komme i luften idet motoren stopper! Specielt ærgerligt på en kort bane med forhindringer for enden!

#### **Flyvning på Aalborg**

EKYT er en international lufthavn med en del trafik af større civile fly og militære operationer med helikoptere, transportfly og jagerfly. Vi får en særdeles fin behandling af Aalborg lufthavn og ikke mindst af flyveledelsen. Det er derfor vigtigt at vi viser hensyn til de operatører der "Flyver for at Leve" så kan vi der "Lever for at Flyve" godt vente med at taxi, eller vente med at lande/starte til der bliver plads til os.

Før du flyver skal du ringe en flyveplan (Lokal Strip) til Trafikkontoret (Tlf: 96 35 77 50)

Ved en lokalflyvning skal de have følgende oplysninger:

- Registrering (OY-DHJ)
- Flytype (DHC-1)
- Start tidspunkt i Zulu-tid
- Antal personer om bord
- Evt udflyvningsretning og forventet flyvetid.

Nogle gange får du en Squawk af dem, men oftest får du den først af TWR lige før du liner op på banen.

Før du taxier ud, er det en god ide at lytte til ATIS på 120.475, så har du opdateret information om bane i brug, vejret samt QNH.

Når du så skal taxi ud, skal du have tilladelse til at køre ind på forpladsen som er et C-SRA området. Det får du af Trafikkontoret (Frq: 131.55) Det er ikke altid de svarer lige med det samme, da de har flere opgaver. Når du får lov til at køre ind, vil de tænde et grønt blinkende lys, som kan ses på enderne af hegnet på højre og venstre side af rullevejen før GA-parkering.

Herefter kalder du op til AAL TWR på 118.30. De forventer at høre: *“OY-DHJ Chipmunk med information “C” anmoder om taxi instruktioner til bane i brug”* Det er naturligvis også muligt at kommunikere på engelsk.

### **Efter Flyvningen**

Efter landing følger du instruktionerne fra TWR. Du behøver ikke at kontakte Trafikkontoret når du kører tilbage til hangaren igen.

Efter afsluttet flyvning skal du sørge for at flyveren parkeres i hangaren igen. Pas på når du trækker den ind, der er ikke oceaner af plads.

- Tank flyveren og noter dig hvor meget benzin du har brugt.
  - Påfyld evt olie efter behov. (Normalt fyldes ca. 1/2 fuld)
  - Udfyld flyets Driftsjournal (ligger normalt i opholdsrummet)
  - Rengør flyveren for oliespild, specielt under flyet og i motorrummet.
  - Noter evt små-bemærkninger om flyet på en seddel og læg den i logbogen. Er der anmærkninger af sikkerheds mæssig karakter skal det naturligvis skrives i Driftsjournalen.
- Ring evt til Knud Johansson hvis du er i tvivl.

Er der ikke mere benzin i dunkene er du meget velkommen til at fylde dunkene op. Nærmeste Shell station er i Aabybro eller Cirkel K på Forbindelsesvejen i Nørresundby. Læg kvitteringen, med dit navn og kontonummer på, ved Kasserens plads, eller i Driftsjournalen.

Velkommen til fantastiske oplevelser i luften med vores “fattigmands Spitfire”.